Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8300**

14. Wahlperiode 20. 02. 2002

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Wolfgang Bierstedt, Uwe Hiksch, Dr. Barbara Höll, Gerhard Jüttemann, Rolf Kutzmutz, Ursula Lötzer, Dr. Christa Luft, Kersten Naumann, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Dr. Uwe-Jens Rössel, Roland Claus und der Fraktion der PDS

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes

A. Problem

Magnetschwebebahnen als öffentliche Verkehrsmittel für den Personenverkehr werden seit einigen Jahrzehnten in Deutschland entwickelt und es wurden viele Anwendungsstrecken geplant (z. B. München – Hamburg, Köln – Düsseldorf, Hannover – Berlin, Hamburg – Hannover, Hamburg – Berlin). Bisher ist keine der geplanten Strecken umgesetzt worden und weltweit verkehrt keine Magnetschwebebahn im Alltagsbetrieb. Aus unterschiedlichen Gründen wie technischen Problemen, Finanzierungsschwierigkeiten oder aufgrund von Widerstand der durch den Trassenbau betroffenen Bevölkerung sind die Projekte in Deutschland nicht realisiert worden.

Mit dem Rad-Schiene-System ist ein gut funktionierendes Verkehrssystem in Form der Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr vorhanden und Magnetschwebebahnen sind derzeit nicht kompatibel mit diesem System. Der Aufbau eines Konkurrenzsystems ist nicht sinnvoll und nicht finanzierbar. Magnetschwebebahnen sind im Vergleich zu herkömmlichen Eisenbahnen in der Bilanz verkehrs- und umweltpolitisch als sehr negativ einzustufen.

Das Magnetschwebebahnplanungsgesetz als Regelungsinstrument der planungsrechtlichen Umsetzung für Magnetschwebebahn-Anwendungsstrecken schränkt die Rechte von betroffenen Bürgern und Umweltverbänden sehr stark ein. Eine umstrittene Technik soll damit gegen die Interessen der Bevölkerung und gegen das bestehende System Eisenbahn durchgesetzt werden.

B. Lösung

Die Aufhebung des Gesetzes ist erforderlich.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Das Magnetschwebebahnplanungsgesetz vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486), geändert durch Allgemeines Magnetschwebebahngesetz vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1019) (BGBl. III 910-10-1) wird aufgehoben.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündigung in Kraft.

Berlin, den 20. Februar 2002

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Wolfgang Bierstedt
Uwe Hiksch
Dr. Barbara Höll
Gerhard Jüttemann
Rolf Kutzmutz
Ursula Lötzer
Dr. Christa Luft
Kersten Naumann
Rosel Neuhäuser
Christine Ostrowski
Dr. Uwe-Jens Rössel
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Aus der Zeit der vorausgegangenen Regierung unter CDU/CSU und FDP stammen mehrere Gesetze zur Magnetschwebebahn-Technologie, die von einer Euphorie geprägt sind, wie sie bei den damaligen Regierungsparteien hinsichtlich der Realisierungsmöglichkeit eines Magnetschwebebahn-Projekts in der Bundesrepublik Deutschland vorherrschte. Dies trifft zu auf das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz aus dem Jahr 1994, das den Bau einer Magnetschwebebahnstrecke Hamburg – Berlin zwingend vorschrieb und das dann im Sommer 2001 aufgehoben wurde. Aus dieser Zeit stammt auch das Magnetschwebebahnplanungsgesetz. Dieses sieht auf verschiedenen Ebenen im Vergleich zum Bau anderer Verkehrswege Bevorzugungen vor, die vordergründig das Planungsverfahren verkürzen und den Bauprozess beschleunigen sollen, dabei jedoch in erheblichem Umfang bisher geltende Rechte von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und von am Verfahren zu beteiligenden Verbänden beeinträchtigen oder gar aushebeln. Unter anderem wird in dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz festgelegt:

– „… § 2 (3) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung. Fälle unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn

  1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und

  2. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden …

– § 6 Vorzeitige Besitzeinweisung. (1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Magnetschwebebahnen benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger des Vorhabens auf Antrag nach Feststellung des Plans oder Erteilung der Planung in den Besitz einzuweisen. …“

Das aber heißt: Der Bau einer neuen Transrapid- oder Metrorapid-Strecke ließe sich nach diesem Sonderrecht relativ leicht umsetzen bzw. durchsetzen. Zeitraubende Verfahrensabläufe und die Rücksichtnahme auf die Belange Betroffener könnten sich die Baugesellschaften – darunter die Deutsche Bahn AG – vielfach sparen. Das gilt ganz besonders für den Fall, dass – wie im Fall der Ruhrgebietsstrecke geplant – ein großer Teil der neuen Metrorapid-Trassen auf bestehendem Eisenbahngelände – teilweise durch Umwidmung bisheriger Bahntrassen – gebaut würde.

Eine solche planungsrechtliche Sonderbehandlung der Bauträger einer Magnetschwebebahnstrecke ist bereits aus Gründen der demokratischen Kultur und aus Umweltschutzgründen nicht akzeptabel. Dies gilt umso mehr, als es sich bei der Magnetschwebebahntechnologie nachgewiesenermaßen um keine ausgereifte und jederzeit anwendbare Technologie handelt. Tatsache ist, dass nirgendwo auf der Welt eine in Betrieb befindliche und den Anforderungen des Alltagsverkehrs Genüge leistende Magnetschwebebahn-Verbindung existiert.

Das „Handelsblatt“, dem kaum „Technikfeindlichkeit“ und auch nicht eine besonders kritische Haltung gegenüber der Transrapid-Technik nachgesagt werden kann, schrieb anlässlich der Präsentation der Machbarkeitsstudie für die neuen Magnetschwebebahn-Projekte Dortmund – Düsseldorf bzw. München-Hauptbahnhof zum Münchner Flughafen: „Bislang ist die Magnetschwebebahntechnologie immer noch ein Forschungsobjekt – von der Serienreife für den Alltagsbetrieb im Zehn-Minuten-Takt noch um einiges entfernt.“ (18. Januar 2002).

Der unzureichende Reifegrad dieser Technologie trifft beispielsweise auf das Thema Tunnelstrecken zu. Bei beiden in Frage stehenden Projekten würde es Begegnungsverkehr von Transrapid-Fahrzeugen im Tunnel geben, im Fall der Metrorapid-Strecke im Ruhrgebiet auch bei hoher Geschwindigkeit. Neuere Erkenntnisse in Japan, wo die Magnetschwebebahntechnik ebenfalls seit mehr als 25 Jahren untersucht wird und wo diese ebenfalls noch nicht zur Anwendung gelangen konnte, ergaben: Gerade das Problem des Magnetschwebebahn-Begegnungsverkehrs in Tunneln konnte bei konkreten Tests noch nicht gelöst werden. Dabei werden in Japan solche konkreten Tests vorgenommen; in der Bundesrepublik Deutschland gab es bisher nicht einmal die Möglichkeit, solche Tests durchzuführen, da es auf der Emsland-Versuchsstrecke keine Tunnel gibt und da diese Strecke nur eingleisig ausgebaut ist. In Japan, so ein Bericht, habe sich gezeigt, dass „der bei der Vorbeifahrt entstehende Luftdruck… bei Zügen, die über Magnetspulen von Linearmotoren angetrieben werden und die in zehn Zentimetern Höhe über dem Fahrweg schweben, noch schwieriger zu beherrschen“ sei als bei der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik (nach: „Frankfurter Rundschau“ vom 18. Dezember 2001). Demgegenüber erklären die Vertreter des deutschen Transrapid-Konsortiums, das Problem der Begegnungsfahrten in Tunneln sei gelöst, da es dafür „ausreichende Erfahrungen mit Computersimulationen“ geben würde.

Unter den gegebenen Bedingungen sind besondere Bevorzugungen im Planungsrecht für die Magnetschwebebahn-Technologie nicht akzeptabel und ist das Magnetschwebebahnplanungsgesetz aufzuheben.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333